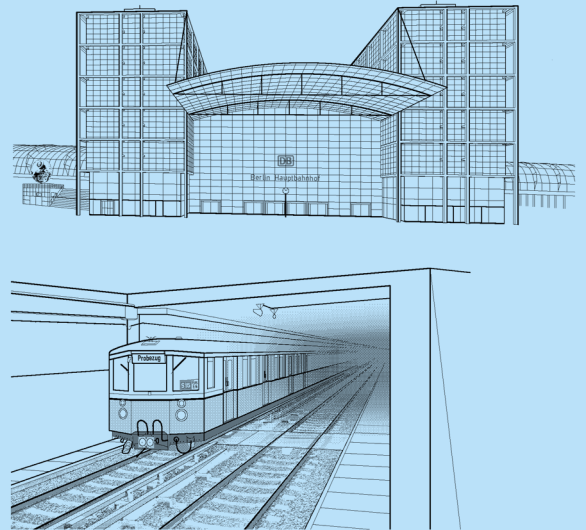


vb Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 53. Jahrgang – September/Oktober 2026 – € 3,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Berlin-Warszawa-Express



Seit 25 Jahren verkehrt der Berlin-Warszawa-Express zwischen den beiden Hauptstädten. Ab Sommer 2010 beförderten ihn Lokomotiven der polnischen Baureihe EU 44 mit dem Spitznamen „Husarz“. Das Foto entstand am 16. Oktober 2012 von der Kynaststraße aus, die parallel zum oberen Bahnsteig in Ostkreuz verläuft.
(Foto Wolfgang Dath)

5 · 2026

MANFRED GREIPEL, Berlin; WOLFGANG DATH, Berlin

25 Jahre Berlin-Warszawa-Express

Der Berlin-Warszawa-Express (BWE) ist eine internationale Zugverbindung, die gemeinsam von PKP Intercity und DB Fernverkehr betrieben wird. Seit dem 30. September 2001 verbindet dieser Direktzug die Hauptstädte Berlin und Warschau und fördert die wirtschaftliche, kulturelle und wissenschaftliche Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen. Die Einführung des BWE diene als wichtiger Beitrag zur europäischen Integration und stellt eine schnelle, komfortable und umweltfreundliche Alternative zum Flugverkehr dar, die die Mobilität innerhalb Europas stärkt. Der Zug benötigt weniger als sechs Stunden für die Strecke. Handel, Wissenschaft, Kultur und Tourismus profitieren von der verbesserten Verkehrsverbindung, die dazu beiträgt, den Austausch zwischen beiden Ländern nachhaltig zu intensivieren. Bahnchef Hartmut Mehdorn, der übrigens in Warschau geboren wurde, betonte zur Einführung des BWE die Bedeutung der internationalen Ausrichtung der Bahnen: *„Der Berlin-Warszawa-Express ist für uns eine sehr wichtige Verbindung im Ost-West-Verkehr. Der Zug ist ein attraktives Produkt, das sich unsere Kunden gewünscht haben. Wenn die Nachfrage steigt, können wir den Express später auch im Zweistundentakt fahren.“* [10]

Ähnliche Ziele hatten schon 1992 zur Einführung einer EC-Linie zwischen Berlin und Warschau (Warschau) geführt. Die auf dieser Strecke verkehrenden Eurocity-Züge trugen individuelle Zugnamen. Der 1992 eingeführte EC 42/43 (ab 1997 EC 46/47) fuhr als „Berolina“ und der 1993 eingeführte EC 40/41 als „Varsovia“ auf der Strecke Berlin–Warszawa. 1998 wurden noch die Zugläufe EC 44/45 „Paderewski“ und der EC 48/49 „Posnania“ eingeführt, wobei letzterer nur die Strecke zwischen Berlin und Poznań (Posen) bediente. Alle vier Zugpaare wurden 2001 unter dem neuen Markennamen zusammengefasst.

EC 41 fuhr nun vormittags von Berlin Zoologischer Garten ab und erreichte Warszawa Wschodnia mittags. EC 45 folgte mittags ab Berlin und EC 47 nachmittags. EC 46 verließ Warszawa Wschodnia vormittags in der Gegenrichtung, EC 44 und EC 40 folgten mittags bzw. nachmittags. EC 48 bzw. EC 49 bedienten die Relation Poznań Główny–Berlin Zoologischer Garten.

Die Züge hielten nach der Abfahrt in Berlin Zoo in Berlin Ostbahnhof, Frankfurt (Oder), Rzepin (Reppen), Poznań Główny, Konin, Kutno, Warszawa Centralna und Warszawa Wschodnia.

Anfangs gab es noch einen Betriebshalt in Kunowice (Kunersdorf) für die polnischen Grenzbeamten.

Eingesetzte Fahrzeuge

Im Rahmen einer Vereinbarung zwischen der DB AG und den PKP sollte die Deutsche Bahn für jeden Zug 1.-Klasse-Wagen und einen Speisewagen bereitstellen, die PKP Sitzwagen der 2. Klasse. Während die PKP mit ab 1998 von Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych (FPS) gelieferten Wagen relativ moderne Fahrzeuge einsetzten, stellte die DB AG zunächst älteres Rollmaterial.

Äußeres Merkmal der Züge war eine neue Lackierung der Wagen, die an das IC-Farbschema der DB AG angelehnt war. Die für den Zug vorgesehenen Wagen hatten nun die Grundfarbe weiß und trugen zusätzlich einen dunkelblauen Streifen, in welchem die Wortmarke „Berlin-Warszawa-Express“ als Aufschrift integriert war. Bereits seit Oktober 2001 waren einzelne Wagen in der neuen Farbgebung in dem zuvor aus recht bunt gestalteten PKP-Wagen in der sogenannten Papageien- oder Iris-Lackierung gebildeten Eurocitys zu sehen. Bis 2003 hatten die nun aus vier 2.-Klasse-PKP-Wagen der Bauarten Bdmnu61 und Bdhmnu61, einem 1.-Klasse Wagen der DB Bauart Avmz111 sowie einem Speisewagen der Bauart ARmz211 gebildeten Züge noch verschieden lackierte Fahrzeuge im Zugverband. Zwischen Berlin und Rzepin wurde der Zug meistens von Zweisystem-Lokomotiven der Baureihe (BR) 180 gezogen. Gelegentlich waren statt der BR 180 auch Dieselloks der BR 232 im Einsatz. Zwischen Rzepin und Warszawa wurden die bis zu 160 km/h schnellen polnischen Lokomotiven der Baureihe EP09, teilweise aber auch die EP05 oder die langsameren EP07 und EP08 eingesetzt. Alle Lokomotiven behielten zunächst ihre alte Farbgebung. [1], [5], [6]

Zu den Fahrplanwechseln im Dezember 2002 und im Dezember 2003 gab es beim BWE nur geringfügige Fahrzeitänderungen im Minutenbereich.

Fahrzeiten 2003:

EC 41 Berlin Zoologischer Garten 6:31 Uhr → Warszawa Wschodnia 12:44 Uhr
 EC 45 Berlin Zoologischer Garten 12:31 Uhr → Warszawa Wschodnia 18:44 Uhr
 EC 47 Berlin Zoologischer Garten 16:31 Uhr → Warszawa Wschodnia 22:42 Uhr
 EC 46 Warszawa Wschodnia 7:16 Uhr → Berlin Zoologischer Garten 13:30 Uhr



Bild 1 Zwischen Rzepin und Berlin wurde der Zug meistens von Zweisystem-Lokomotiven der BR 180 gezogen. Am 18. Oktober 2003 hatte die 180 007 den EC 44 auf diesem Streckenabschnitt zu befördern.

(Foto Wolfgang Dath)



Bild 2 Am 31. März 2003 hat die polnische EP 09 036 den Berlin-Warszawa-Express aus Warschau nach Rzepin gebracht, wo der Lokwechsel auf eine deutsche Lok stattfand.
(Foto Bernd Kuhlmann)



Bild 3 Die DB setzte auch Diesellokomotiven vor dem Berlin-Warszawa-Express ein. Am 29. März 2005 hat 232 665 den Zug übernommen.
(Foto Wolfgang Dath)

EC 44 Warszawa Wschodnia 11:16 Uhr → Berlin Zoologischer Garten 17:30 Uhr
 EC 40 Warszawa Wschodnia 16:16 Uhr → Berlin Zoologischer Garten 22:35 Uhr
 EC 49 Berlin Zoologischer Garten 18:31 Uhr → Poznań Główny 21:56 Uhr
 EC 48 Poznań Główny 06:01 Uhr → Berlin Zoologischer Garten 9:30 Uhr

Von Dezember 2004 bis Dezember 2007 entfiel das Zugpaar EC 48/49 zwischen Berlin und Poznań Główny. Die Fahrzeiten der anderen Züge änderten sich kaum und blieben bei etwas mehr als sechs Stunden. 2006 gab es eine kleine Änderung im Berliner Stadtgebiet. Seit der Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofes 2006 beginnen und enden die Züge dort und halten nicht mehr im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten.

Höhere Geschwindigkeiten

Die Strecke Berlin–Warszawa ist Bestandteil des Paneuropäischen Verkehrskorridors II. Deshalb wurde auf deutscher Seite von 2002 bis 2008 im Zuge des Projekts Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Frankfurt (Oder) die Geschwindigkeit auf bis zu 160 km/h angehoben. Von 2004 bis 2007 wurde auch auf der PKP-Strecke Nr. 3 Warszawa Zachodnia–Kunowice die Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h angehoben. Ein Schwachpunkt blieb zunächst die Brücke über die Oder. Seit Ende 2006 war sie nur noch eingleisig mit 50 km/h befahrbar. Anfang 2008 begannen die Bauarbeiten für eine neue Brücke, die im Dezember 2008 fertiggestellt werden konnte.

Die BR 180 war nun mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zu langsam für den BWE. Deshalb kamen ab 2005 die



mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h etwas schnelleren Lokomotiven der BR 234 zum Einsatz. Außerdem sind die Loks der BR 371 der ČD, eine schnellere Variante der deutschen BR 180 mit bis zu 160 km/h auf die Strecke Berlin–Rzepin gekommen.

Umleitungen

Während der weiter oben erwähnten Bauarbeiten waren immer wieder Umleitungen erforderlich. Auf deutschem Gebiet bot sich dafür die Ostbahn Berlin–Küstrin–Kietz–Kostrzyn (Küstrin) an. Allerdings ist die Strecke überwiegend eingleisig und nicht elektri-

Bild 5 Bei Bauarbeiten auf der Strecke von Rzepin nach Berlin wurden die Züge über die Ostbahn umgeleitet. Am 20. August 2006 haben die 234 144 und eine weitere Lok dieser Baureihe diese Leistung übernommen.

(Foto Wolfgang Dath)





Bild 6 Zur Stabilisierung der Stromversorgung im Bistrowagen liefen zeitweise Lokomotiven der BR 115 im Zugverband mit. Im Sommer 2006 ist die 115 116 als Vorspannlok im Einsatz.

(Foto Wolfgang Dath)

fiziert, weshalb der Umleiterverkehr Einschränkungen und verlängerte Fahrzeiten mit sich brachte. Besonders belastet war die Ostbahn während der Totalsperrung beim Bau der Oderbrücke. In der Zeit vom 17. Oktober bis 14. Dezember 2008 mussten täglich bis zu 14 internationale Reisezüge mit Dieselloks von Berlin über die Ostbahn nach Kostrzyn gebracht oder von dort geholt werden. Ab Kostrzyn übernahmen polnische E-Loks die Züge. [4]

Veränderungen im Fahrzeugeinsatz

Während die PKP relativ moderne Wagen einsetzten, stellte die DB AG anfangs mit Speisewagen der Bauart ARmz211 und dem 1.-Klasse-Wagen Avmz111 älteres Rollmaterial. Letztere wurden ab 2006 durch Wagen der Bauart Apmz875.5 ersetzt. Außerdem setzte die DB nun statt des Speisewagens einen Bistrowagen der Bauart ARkimbz 266.9 ein. Die Wagen waren für den Einsatz im BWE umgebaut worden und hatten einige zusätzliche Einrichtungen erhalten, die zu Störungen im Energieversorgungsnetz des Zuges führten. Zur Stabilisierung der Stromversorgung liefen nun zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) zeitweise Lokomotiven der BR 115 im Zugverband mit.

Nach dem EU-Beitritt Polens im Jahr 2004 waren erhebliche EU-Mittel in die Modernisierung der polnischen Eisenbahn geflossen. PKP Intercity begann 2005 mit der Generalüberholung von Wagen aus den 1990er Jahren, die damals von den Waggonfabriken in Poznań, Bautzen und Görlitz hergestellt worden waren. Durch polnische Firmen wie H. Cegielski (FPS), NEWAG und PESA wurden

Bild 7 Am 31. Mai 2008 wurde der EC 44 nach Berlin-Lichtenberg umgeleitet. Deshalb befährt er die Gleise neben dem ehemaligen Rangierbahnhof Berlin-Wuhlheide.

(Foto Wolfgang Dath)



die Wagen modernisiert. Außerdem sind neue Fahrzeuge beschafft worden. Ab 2014 konnten die PKP auch den 1.-Klasse-Wagen stellen, und ab 2016 befanden sich nur noch polnische Wagen im Zugverband. Auf die BWE-Lackierung wurde nun verzichtet, und der Zug fährt seitdem in den Farben der PKP-INTERCITY Züge. Schon ab 2007 hatte die PKP-Intercity ein blau-graues Farbschema für ihre Lokomotiven eingeführt. Die Züge wurden nun aus vier 2.-Klasse-PKP-Wagen der Bauarten B9mnopuz, B10bmnuuz und B11mnouz, einem 1.-Klasse-PKP-Wagen der Bauart A9mnouz sowie einem polnischen Speisewagen der Bauart WRmnouz gebildet. [7]

Die Zugpersonale

Etwa seit 2006 gab es auch Bestrebungen, den Lokführereinsatz zu optimieren. Deutsche Lokführer fuhren die Züge von Berlin bis nach Rzepin, wobei sie ab Frankfurt (Oder) von einem polnischen Lotsen begleitet wurden. Nun gab es Überlegungen dazu, den Lotsen einzusparen. Die EU-Kommission hat 2007 in der EU-Ril 2007/59 Vorgaben für die Erteilung eines europaweit gültigen Triebfahrzeugführerscheins (TFS) getroffen. Ziel war es, die Voraussetzungen und Verfahren für die Fahrerlaubnis und Zusatzbescheinigungen für Lokführer zu harmonisieren, um grenzüberschreitenden Bahnverkehr zu erleichtern und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau im Eisenbahnsystem der EU zu erhalten. In dieser Richtlinie war festgelegt worden, welche allgemeinen Anforderungen bezüglich Eignung und Kompetenzen an die Triebfahrzeugführer (Tf) zu stellen waren. Wenn landesspezifische Kenntnisse, wie Signaltechnik, Sicherheitsvorschriften oder

Bild 8 In Rzepin fand bis 2010 ein Lokwechsel statt. Am 11. März 2009 hat die EP09 006 den EC 43 von der 186 241 übernommen.

(Foto Wolfgang Dath)



Letzter Anschluss

... nach Liebenwalde zur Heidekrautbahn



Der bei der Heidekrautbahn (NEB) seit 1991 für den Verkehr stillgelegte westliche Streckenast von Wensickendorf (bzw. Zehendorf) bis nach Liebenwalde soll nach Angaben der NEB langfristig reaktiviert werden. Das hängt jedoch von noch vielen eventuell eintretenden Vorbedingungen ab, die heute auch nicht in etwa voraussehbar sind.

Jetzt allerdings wurde das Empfangsgebäude in Liebenwalde an die Stadt abgegeben. Wie vor Ort zu sehen ist, fanden umfangreiche Bauarbeiten statt, die als „Umbau des einstigen Bahnhofsg-

gebäudes“ – so auf der amtlichen Bautafel am Gebäude – bezeichnet sind und von der Stadt Liebenwalde zuvor ausgeschrieben worden waren. Das Empfangsgebäude wurde aufwändig saniert und modernisiert, und es entstand südlich am Empfangsgebäude ein Anbau. Im Erdgeschoss des Hauptgebäudes sollen ein Bürgersaal und Räume für Senioren entstehen und im Obergeschoss Räume für die Stadtverwaltung. Nördlich des Bahnhofs entstand ein separat stehender, aus Holzelementen errichteter Bau. Ferner wurden teilweise die Zulaufgleise des ehemaligen (Güter-)Bahnhofs und die ehemalige Ladestraße saniert. Das Areal wurde praktisch völlig neu bebaut, asphaltiert, verlängert, und mit rund 50 PKW-Stellplätzen versehen. Dem Betrachter erscheint

es so, dass eine eventuelle künftige Wiederinbetriebnahme des Streckenastes nach Liebenwalde mit einer Nutzung der Anlagen als Endbahnhof dadurch nicht verhindert wurde; nur das Empfangsgebäude dürfte dann für Eisenbahnzwecke nicht mehr zur Verfügung stehen. Gegebenenfalls müsste ein Ersatzbau südlich des Empfangsgebäudes entstehen, sofern ein solcher Bau überhaupt noch gewollt ist und nicht eine viel einfachere Lösung zukünftig vorstellbar wäre.

(Text und Foto [26. August 2026]: Reinhard Arf)



Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF

Chefredakteur: Axel Mauruszat

Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Michael Günther, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl

Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky

Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin

Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)

Jahresabonnement: € 19,50 (Ausland € 25,00) einschließlich MwSt und Versandkosten

Einzelheft: € 3,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten

Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel oder E-Mail-Datum) des laufenden Jahres gekündigt wird.

Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Redaktionsschluss dieses Heftes: 27.9.2026

In diesem Heft:

25 Jahre Berlin-Warszawa-Express – Wernstedt und seine Bahnhöfe: Ein fast vergessenes „Eisenbahndreieck“ in der Altmark – Die SVT Görlitz gGmbH: Der Zug, das Projekt, die Zukunft – Jelcz-Omnibusse und -Anhänger des VEB Personenkraftverkehr Potsdam-Babelsberg – Rezensionen – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Manchmal ist man zu voreilig. Der in vb 4/2026 angekündigte Beitrag über die Farbgebung der Straßenbahnwagen vom Typ T24 wird im nächsten Heft erscheinen.